Duminicile unui nesportiv

LA VOLAN

De cîte ori am fost întrebat dacă am mașină, am răspuns, fără falsă modestie, că am nu una, ci două. Iar cînd cei ce se interesau de marca lor m-au onorat cu curiozitatea ce se cuvine în astfel de împrejurări, i-am lămurit, de astă dată cu oarecare mîndrie, că sînt mărci excelente, verificate de o lungă întrebuințare: „Erika" și „Continental". Mașini de scris, firește, nu pe patru roți, care poartă alte denumiri, mai complicate și mai festive. Nu spun că n-am înțeles ușorul dispreț sau compătimirea ce se ivea pe fața interlocutorilor mei, care își închipuiau că nu cunosc bețiа volanului. O cunosc, cum de nu, fiindcă am învățat să conduc pe un Jeep, care sălta peste o miriște pustie, fără șanțuri, fără arbori de încurcat novicii, fără măcar un mușuroi de orbete, obstacol serios în calea celor ce deprind stăpînirea Pegasului modern: automobilul! Mai țin minte senzația aceea unică, iscată de alunecarea mecanică peste cîmpia nemărginită, și n-am uitat nici spaima pe care am tras-o cînd, în cele din urmă, după o lecție de autodidact, lungă cît o întreagă după-amiază de vară, s-a ivit pe zare o gară mică, înconjurată de plopi, cu semafor, terasament înalt, pasaj de nivel și alte piedici neplăcute pentru zborul meu pînă atunci nestingherit.

Cu toate acestea, automobilist n-am fost niciodată. Cred că sînt unele constituții psihice, inadaptabile la concentrarea și totala dăruire pe care volanul le presupune. Gîndiți-vă, ce se poate întîmpla pe o stradă bucureșteană dacă, la volan fiind, privirea ți-e furată de un tei care s-a acoperit cu salbele de aur ale toamnei, dacă ochiul ți-e captivat de pasul sprințar al unei trecătoare, dacă un petec de azur, răsărit pe neașteptate deasupra blocurilor, te face să uiți că înaintezi pe cutare culoar, între paralelele albe ale circulației! Ajunge o secundă, ca să nu mai vezi niciodată agitația marelui oraș.

Automobilismul presupune o disciplină și o atitudine sportivă: atenție, calm, concentrarea tuturor facultăților asupra unui singur țel. Sînt mulți sportivi din aceștia, la noi, ca și pe întreg globul. Cei ce-și fring gîtul și îl fring pe-al altora fac parte din categoria automobiliștilor nesportivi, deoarece nesocotesc și încalcă regulile jocului. Ale unui joc frumos, care dă satisfacții complexe, de la stăpînirea mecanicii impecabile a motorului și mistuirea rapidă a distanțelor, la euforia virajelor luate cu volute de balerină și alba beție a vitezei la drum întins.

Am făcut recent un drum, la Brașov, într-o mașină, care nu mai e nouă, dar fiind bine întreținută și neciocănită pe laturi, înghițea kilometrii torcînd uniform, ca un uriaș pisoi sătul. La volan se afla o femeie — nu din cele timorate, însă nici din cele nesocotite. O femeie suplă și calmă, care știa cît i se poate cere mașinii și pînă unde merge setea de viteză a oricărui automobilist. Mi-am dat seama abia pe derivația dintre Cîmpina și Comarnic că n-a auzit nici una din anecdotele cu care încercasem s-o distrez. N-a auzit nici una.

La Brașov, întrînd în holul scînteind de lumini al hotelului „Carpați", conducătoarea mi-a spus, cu amabilitatea proprie amazoanelor volanului:

— Acum, dacă nu te superi, repetă anecdotele dumitale, care, bănuiesc, a fi amuzante. Cînd conduci, e cu neputință să asculți altceva decît cîntecul motorului. Sînt atît de captivată de fișia cenușie a drumului și atît de angajată în meandrele lui, încît nu văd și nu aud nimic. Fac sport, la volan, un sport care mă angajează în întregime, nerămînîndu-mi nimic pentru altceva.

Trebuie să adaug că, pe parcursul celor aproape 200 de kilometri, nu am remarcat nici o depășire nereglementară, nici un capriciu al fanteziei de viteză. Poate de unde toamna este anotimpul automobilismului sportiv.

George SBÂRCEA

UN ARBITRU ROMÂN PE TERENURILE DE FOTBAL ALE ALGERIEI

● Cu petroliștii români în deșertul Saharei ● Instalațiile constructorilor ploieșteni forează la 5000 m adîncime ● În timpul liber, un inginer român îl arbitrează pe celebrul Mecloufi ● O metamorfoză neașteptată: de la B la C?

Inginerul Alexandru Grigorescu lucrează în Ministerul Petrolului. Treburile profesionale — e membru al Comisiei de cooperare a României cu alte state în probleme de petrol — l-au purtat prin cîteva țări unde industria petrolieră stă în atenția statelor respective: Bulgaria, Yemen, R.A.U. Pe unde a fost, inginerul Grigorescu a primit unanime aprecieri, fapt pentru care statul român, prin ministerul de resort, l-a trimis să lucreze aproape doi ani în Algeria, împreună cu alți 200 de ingineri, tehnicieni și muncitori din țara noastră. În cadrul acordului ce există între România și Algeria, Al. Grigorescu a lucrat acolo ca consilier tehnic al grupului de experți români, în cadrul Societății naționale algeriene de petrol „SONATRACH". A călcat pentru prima oară pămîntul Algeriei la 1 ianuarie 1963.

...Au trecut de atunci aproape doi ani. Timpul a trecut pe nesimțite și iată-l pe inginerul Grigorescu — o cunoștință mai veche de a noastră, și o să vedeți de ce — în vizită la redacția SPORTULUI.

...S-a înapoiat cu multe impresii. Ne-a vorbit despre livrarea în Algeria, de către România, a unor moderne instalații de foraj, fabricate la uzinele „1 Mai" din Ploiești, despre prospecțiunile și forajul la 5.000 de metri, realizate de petroliștii români în deșertul Saharei și, cu justificată mîndrie (pe care ne-a transmis-o fiecăruia dintre noi, cei ce l-am ascultat), ne-a spus că specialiștii și petroliștii români sînt foarte apreciați în Algeria pentru pregătirea profesională și înaltele lor cunoștințe.

Dar, în afara preocupărilor profesionale, a pasiunii pentru cercetarea solului, subsolului și extragerii de petrol, în timpul său liber, inginerul Grigorescu mai are și altă preocupare. Și nu de cîteva zile sau luni, ci de peste 25 de ani. Ați ghicit! **Este vorba despre fotbal.** A îmbrățișat arbitrajul. Carnetul nr. 5096, eliberat de către F.R.F., îi atestă categoria I. În zeci de simbete și duminici, în timpul liber, a condus meciuri de divizia C și B, „a făcut linie" la partide de A (ultima, Farul—Universitatea Cluj).

...Cînd a plecat în Algeria, arbitrul Grigorescu n-a vrut să se despartă de activitatea căreia, la cei 40 de ani, îi rămîne la fel de fidel ca pe vremea debutului. Astfel, în valiza de voiaj, inginerul petrolist și-a aranjat cu grijă ghetele, echipamentul negru și ecusonul tricolor cu însemnele F.R.F. Dar pentru a arbitra în Algeria, inginerul Grigorescu a avut grijă să ceară avizul federației. L-a primit favorabil și a plecat avînd la mînă un atestat în limba franceză.

...Și iată-l în Algeria. Acolo, între două prospecțiuni în deșertul Saharei („unde nu se vede decît cer și nisip"), în timpul său liber, pe terenurile de fotbal de la Alger sau Oran, el a fost delegat să conducă partide din campionatul țării respective. A arbitrat vreo 25 de meciuri, printre care și unul internațional: **F. C. Comba** (fostă campioană a Algeriei) — **Petrolul Ploiești.** La înapoiere, arbitrul Grigorescu ne-a adus și cîteva ziare — printre care EL MOUDJAHID — de unde am spicuit următoarele: **Meciul E.S.M.C.—U.M.R.: „Arbitrajul d-lui Grigorescu foarte apreciat"...** (n.n. — deși a „îndrăznit" să elimine de pe teren un jucător al echipei gazdă; **O.M.R.—W.A.B.: „Très bon arbitrage Mr. Grigorescu"** (n.n — foarte bun arbitrajul d-lui Grigorescu); **U.S.M.M.C.—M.S.C.: „Bon arbitrage de Mr. Grigorescu"** (n.n. — după o partidă marcată de joc dur). Iar ca o confirmare a aprecierii de care s-a bucurat, arbitrul român a fost solicitat și a condus un meci de mare atracție, între fostele glorii ale fotbalului algerian, printre care **Mecloufi, Zitouni, Boubekeur, Benti, Four,** cîndva profesioniști de reputație în fotbalul francez. Inginerul Grigorescu a participat și la stagiul arbitrilor algerieni ce s-a ținut la El Biar.

— Ce impresie v-a făcut fotbalul algerian? l-am întrebat pe Al. Grigorescu.

— În cele 20 de luni petrecute în această țară, mi-am putut da seama că jucătorii de aici au o tehnică excepțională, o îndemînare care se apropie de cea a sud-americanilor și o viteză debordantă. Sînt bine făcuți fizic. Păcat însă că ei fac totul numai din talent. Tactica este destul de rămasă în urmă, ca de altfel, și trasul la poartă. Meciurile poartă amprenta unei dispute dîrze. Dacă și jucătorii noștri ar alerga tot atîta și s-ar dărui jocului ca cei algerieni, am avea un fotbal mare.

— Cum sînt organizate echipele acolo?

— Pe cartiere. Din punct de vedere material, sînt susținute de iubitori ai fotbalului și de... proprietari de cafenele. În prezent, se încearcă afilierea unor formații pe lîngă instituții.

— Cum sînt terenurile?

— La Oran și Anaba, pe malul Mării Mediterane, există două terenuri cu gazon. În rest, nisip tasat, pe care trebuie să știi să... cazi. Există cîteva stadioane frumoase, în tribunele cărora vin la meciuri 15—20.000 de spectatori.

— Ce impresie au lăsat în Algeria Petrolul și Rapid cu ocazia turneelor efectuate?

— Excelentă. Gazdele mi-au declarat că vor primi cu plăcere vizitele acestor formații și ale altora din România. Vă închipuiți cît de mîndru m-am simțit cînd am auzit aceste cuvinte. Adăugînd și aprecierile favorabile la adresa arbitrajului prestat de mine, perioada petrecută în Algeria mi-a lăsat amintiri plăcute. Bineînțeles, toate acestea după realizările petroliștilor noștri cu care am lucrat. Am format acolo cadre de algerieni pentru petrol, din rîndul cărora ne-am făcut mulți prieteni, oameni ce stimează țara noastră și de care vorbesc numai în cuvinte frumoase.

Constantin ALEXE

P. S. Cînd a venit vorba despre reluarea activității de arbitraj, după întoarcerea în patrie, inginerul Grigorescu ne-a destăinuit un fapt care îi nemulțumește. Cînd a plecat în Algeria făcea parte din lotul republican B al arbitrilor. La înapoiere, s-a văzut însă trecut în lotul C(!?). Pe bună dreptate, se întreabă, de ce? Se știe prea bine că treburile profesionale nu-i mai permiteau o activitate în țară. Și atunci de ce s-a luat o asemenea măsură? Ca și în raportul făcut către federație, arbitrul Grigorescu ne-a spus că „dorește să fie repus în drepturile sale, adică, să facă parte din lotul B". Credem că, în scurt timp, Colegiul central al arbitrilor și F.R.F. vor repara greșeala comisă. Așa e normal. Așteptăm, deci, confirmarea.

C. A.

EVENIMENTUL SPORTIV ȘI SPECTATORII SĂI

O RELAȚIE CARE ȘI-A PIERDUT ECHILIBRUL

Interviu cu scriitorul italian **GIULIANO GRAMIGNA**

Există premise pentru educația publicului, pentru a-l face mai echilibrat, mai sportiv, nu pătimaș și fanatic, dispus doar să-i mitizeze pe eroii preferați și să-i disconsidere pe adversari?

Sarcină îndrăzneață — afirmă *Giuliano Gramigna*, scriitorul pe care l-am intervievat. Sportul nu-i este de loc străin acestui om de litere, în contact cu diferite domenii de activitate. Redactor literar la *„Corriere della Sera"*, *Gramigna* cunoaște și lumea sportului pînă în nuanțele sale cele mai subtile. Scriitorul căruia ne-am adresat are o experiență bogată. Aceasta îi permite să judece obiectiv lucrurile, nefiind stăpînit nici de scepticism, nici de entuziasm excesiv.

Născut la Bologna în 1920, dar milanez prin adopțiune (locuiește de peste 25 de ani la Milano), *Gramigna* a scris trei romane de mare succes, două volume de poezii și numele său s-a aflat adesea printre cîștigătorii celor mai importante premii literare din Italia.

Și iată-ne în miezul interviului. Scriitorul întîmpină cu sincer interes problema ridicată. *„Astăzi, sportul îmbracă o haină în concordanță cu epoca noastră. Ieri — mă refer la civilizații de mult apuse — sport însemna etalarea virtuților omenești fără nici un ajutor. De aceea, sportivii se întreceau goi și erau într-adevăr puri. Publicul era de partea omului și nu a unei fațiuni. Iată de ce, în antichitate, corpul uman era considerat expresia cea mai frumoasă a naturii".*

Există o netă atitudine critică în analiza minuțioasă a lui Gramigna — scriitor sensibil care constată cu melancolie că, astăzi, sportul — cel puțin la nivel profesionist — suferă o eroziune morală din mai multe puncte de vedere, evoluția lui fiind un fel de reluare a succesiunii dintre Umanism (arta pentru om, pentru viață) și Renaștere (arta pentru artă).

„Sportul a suferit influența epocii în care își desfășoară activitatea. Dar nu a știut, din păcate, să respecte însuși principiul pentru care s-a născut. Ieri, întrecerea sportivă era expresia forței, a virilității, a abilității. Astăzi, însă, se caută numai idolul, se mitizează eroul iar cînd acesta ajunge pe panta declinului este uitat și se pornește în căutarea altuia. E o întrecere crudă, o cursă îndîrjită care distruge, fără să poată da la iveală frumusețea intrinsecă a sportului.

Omul de pe stradă nu e, însă, singurul vinovat. Poate, el însuși este victima unui sistem. Profesionismul distruge poezia sportului. Se caută numai rezultatul răsunător, sportivul excepțional. Prin această mentalitate este ucis spiritul sportiv al antichității eline. La început, a te întrece însemna a demonstra curaj, însemna că oamenii credeau în ceea ce făceau. Nu exista interes material, nu era stimulentul premiilor în bani, ci doar răsplata aplauzelor, a felicitărilor primite de la adversari".

Să vedem, acum, în ce fel se poate reveni la fraternitatea dintre spectator și sportiv, între mulțime și spectacol? *Giuliano Gramigna* a recurs la o retrospectivă: *„Punctul de plecare este puritatea sportului. Pentru a nu crea o pasiune periculoasă ar trebui să fie numai amatorism. Nu există echilibru, imparțialitate atunci cînd sînt în joc interese care depășesc bucuria pură a victoriei. Cum am putea să credem că fotbalul nostru poate exclude interesul material, dacă fiecare echipă este o societate pe acțiuni, mai bine zis o sursă de cîștig pentru o serie de oameni? Fotbalul a devenit profesie și jucătorul ar putea fi asemuit unui tehnician sau funcționar.*

Primul obiectiv este amatorismul: întrecerea pentru o mică medalie, pentru o strîngere de mînă. Dar trebuie totodată să educi publicul, făcîndu-l să participe la viața sportivă. MAI MULȚI SPORTIVI ȘI MAI PUȚINI SPECTATORI. Nu poți înțelege sportul dacă nu-l practici. În fond, China dă un exemplu în acest sens. Nu e oare pilduitor felul în care chinezii fac sport în masă? Trebuie insuflată tinerilor dorința de a practica sportul, este absolut necesar să fie puși în contact cu sporturile în cadrul școlii; sportul să devină materie de studiu! Cînd acești copii vor crește, vor ști ce înseamnă să fii sportiv. Și în felul acesta, vor ști să-i respecte și pe adversari.

Publicul trebuie făcut să înțeleagă că și adversarii sînt sportivi ca și favoriții lui. Armele lor sportive sînt identice. Să se smulgă întrecerilor acea atmosferă de tensiune, acea importanță exasperantă care se dă astăzi victoriei, ca și înfrîngerii. Să se dea sportului semnificația reală pe care o are, să nu se dramatizeze totul, ca și cum o întîlnire de fotbal, de pildă, ar fi o luptă pe viață și moarte. Dar este realizabil acest lucru? Greu de crezut. Sau, cel puțin în parte. Cîteva sporturi ca atletismul, înotul, canotajul, velele și încă altele exprimă această puritate — se strînge cu căldură mîna învingătorului, se mai obișnuiește să se aplaude oaspetele cîștigător. Așa ar trebui să fie în toate sporturile. Dar, din păcate, este greu să se ajungă aici. Poate, doar, începînd cu altă generație, începînd de la zero cu cei mai tineri, printr-un curs de „educație sportivă" prevăzînd neapărat practicarea sportului".

Răspunsul lui *Gramigna* este cuprinzător, sincer. El ne îndeamnă să aprofundăm căutarea, ne îndeamnă să credem că rezolvarea problemei ridicate este posibilă. Dacă o civilizație antică a știut să cultive respectul pentru învins ca și pentru învingător, nu este suficient, astăzi, să ne întrebăm doar care au fost motivele. Trebuie să avem curajul să descoperim defectele noastre. Dacă formula respectului spectatorilor față de spectacolul sportiv se află într-o lecție ținută cu două mii de ani în urmă, aceasta nu are nici un fel de importanță. Important este să luăm din ea partea folositoare.

Giuliano ORLANDO

Milano, octombrie 1969

ÎMBUNĂTĂȚIRI ÎN SISTEMUL DE EXAMINARE

TREI PROBE PRACTICE PENTRU CONDUCEREA AUTO!

În contextul unei acțiuni generalizate pe întreaga țară, organele de specialitate din cadrul Inspectoratului de Miliție al Municipiului București au trecut de curînd la aplicarea unor noi metode de examinare a candidaților pentru obținerea permisului de conducere auto. Scopul acestei acțiuni este de a spori exigența la examen, de a determina o creștere calitativă a muncii personalului care lucrează în școlile de șoferi amatori și profesioniști, în sfîrșit, de a bara accesul către volanul automobilului al elementelor necorespunzător pregătite sau chiar fără aptitudini pentru circulația publică actuală, din ce în ce mai aglomerată și mai pretențioasă. Amănunte despre sistemul de examinare îmbunătățit ne-au fost furnizate de lt.-col. Cristea Iordache, adjunct al șefului serviciului circulație din Inspectoratul de Miliție al Municipiului București.

— Trebuie precizat, ne-a spus domnia-sa, că examinarea actuală constă, ca și în trecut, dintr-o probă de cunoaștere teoretică a regulilor de circulație (răspunsurile se dau în scris, la sală, pe formulare tip) și dintr-o probă practică de conducere care se împarte în trei părți distincte. Noile formulare, tipărite pe un material special, în condiții grafice îngrijite, au un conținut calitativ superior celor vechi și permit o verificare profundă și nuanțată a cunoștințelor candidatului.

Se știe că înainte un chestionar avea 27 de întrebări, candidatul fiind obligat, pentru a promova, să răspundă la 23. Acum, pe noile formulare, sînt înscrise 30 de probleme de circulație, fiecare dintre ele fiind evaluate cu un anumit număr de puncte, în raport cu dificultatea problemei. Astfel, 4 întrebări valorează cîte 3 puncte, 8 întrebări valorează cîte 2 puncte, iar 18 întrebări valorează cîte un punct. Ca să poată trece acest examen, aspirantul la permisul de conducere trebuie să rezolve corect, în maximum 45 de minute, întrebări în valoare de cel puțin 40 puncte (din totalul de 46 cît însumează cele 30 de probleme). Menționez că formularul are 4 file, iar problemele supuse spre „dezlegare" sînt enunțate atît sub forma unui text simplu de cîteva rînduri, cît și sub formă de întrebări ce se referă la o ilustrație colorată reproducînd o anumită situație din circulația rutieră.

Cei care doresc să obțină permisul de șofer profesionist sînt obligați să răspundă în plus și la un chestionar cu 6 probleme de mecanică. Durata maximă pentru examinarea la mecanică este de un sfert de oră, fiind considerat admis candidatul care a rezolvat corect 4 din cele 6 întrebări.

— Ați menționat mai înainte că examenul practic are trei părți. În ce constau ele?

— Am amenajat în zona gării Filaret cîteva poligoane de examinare practică, în care candidații sînt supuși unei probe de îndemînare în conducerea automobilului. Aici, el execută în „flux continuu" 4 teme: mers sinuos printre 5 jaloane, garare pe stînga cu spatele, întoarcere, parcare paralelă cu axul străzii într-un spațiu marcat de 6 jaloane. Toate aceste mișcări de îndemînare trebuie executate în 6 minute. Dacă, la mersul sinuos, cel examinat doboară un jalon, el poate continua proba, după ridicarea jalonului; timpul pierdut pentru repararea acestei greșeli nu se neutralizează, ci se consumă din cele 6 minute afectate.

A doua parte a examenului practic constă dintr-o conducere efectivă în traficul urban, pe timpul căreia examinatorul, aflat de astă dată alături de candidat, urmărește capacitatea acestuia de a mînui comenzile mașinii, de a respecta regulile de circulație, cu un cuvînt, de a conduce în condițiile complexe ce le oferă strada. Principalele chestiuni urmărite de examinatori sînt: siguranța candidatului în deplasarea de la un punct la altul, schimbarea vitezelor, păstrarea distanțelor în mers, executarea virajelor, semnalizările, asigurarea și efectuarea depășirilor etc. Bineînțeles, examinatorul poate da și unele indicații contrare regulilor de circulație, în scopul unei verificări în plus a felului cum cel examinat și-a însușit prescripțiunile regulamentare.

Se trece apoi la a treia parte a probei practice, în care candidatul se deplasează cu mașina pînă într-un anumit punct al localității, avînd latitudinea să-și aleagă singur traseul cel mai convenabil. Pe timpul acestui ultim „test", examinatorul nu-i dă candidatului nici un fel de indicații, în afară, bineînțeles, de cazul cînd intervine o flagrantă încălcare a legii sau o situație critică. Doresc să precizez că examinatorul nu consideră drept greșeli ale candidatului, dacă ele sînt comise o singură dată, următoarele: supraturarea motorului, zgomot neplăcut la schimbarea vitezelor, folosirea inoportună a claxonului, omiterea eliberării frînei de ajutor la pornire. Întregul examen practic, cu cele trei părți ale sale, durează aproximativ 20 minute de conducere efectivă pentru fiecare candidat.

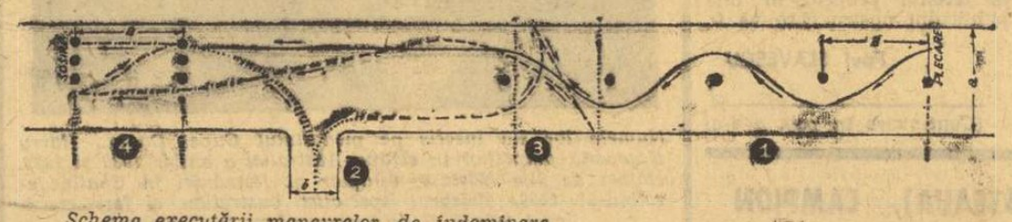
— Pe ce mașini se poate susține examenul de conducere?

— Numai pe autovehicule prevăzute cu dublă comandă (cum sînt cele ale școlilor de șoferi) sau pe autoturisme proprietate personală, dar care posedă frînă de ajutor în dreapta volanului (Renault, Dacia, Skoda 1000 MB etc.). Aceasta, pentru a crea examinatorului posibilitatea să intervină în cazul unui eventual moment dificil.

— Ce constatare puteți face după scurta perioadă de cînd se aplică noul sistem de examinare?

— Rezultatele obținute sînt net superioare celor din trecut. Putem afirma că noul sistem îi ajută pe examinatori să aprecieze mai obiectiv gradul de pregătire al candidaților, acum fiind exclus acel procent de „noroc" pe care se bazau, altădată, unii dintre candidați. Măsura întreprinsă va contribui, fără îndoială, alături de altele, la sporirea siguranței circulației, la micșorarea numărului de accidente pe drumurile publice.

Bogdan SIRETEANU



Schema executării manevrelor de îndemînare

a = 1½ din lungimea automobilului; b = 1½ din lățimea automobilului; ● = jaloane pentru marcare; 1 — proba de mers sinuos; 2 ..... garare cu spatele; 3———— întoarcere în stradă; 4—.—.—.—.— parcare paralel cu axul drumului.

FILE DIN ISTORIA ÎNOTULUI ROMÂNESC (III)

Perioada anilor 1923—1924 va da activității din natația românească un serios impuls. Se vor înființa noi cluburi, și pentru prima oară, în Muntenia, se va organiza un campionat regional (31 august și 7 septembrie 1923). Pe programul întrecerilor desfășurate la bazinul Tir s-au aflat probe de 30 m liber (cîștigători P. Pațac și H. Perlman cu 20,2 sec), 60 m liber (J. Desideriu 47,1), 60 m piept (brasul de astăzi) — G. Ionescu 58,1, 60 m spate (Felberbaum 56,4), 45 m sub apă (Schepfler 59,0), 300 m liber (Perlman 6:05,0) și sărituri (E. Dumitrescu). Totuși, într-un articol apărut în presa vremii și intitulat „Bazin și dușuri" se menționează că **„strandul în București a rămas un vechi deziderat".** Ca urmare, bazinul Grivița (15 m) complet renovat, va fi pus la dispoziția amatorilor **„în dorința de a sprijini educația fizică a tineretului nostru".** Mai mult, se fac promisiuni ca piscinei să i se amenajeze un acoperiș din sticlă în cazul cînd societățile sportive, direct interesate, vor contribui la cheltuielile prevăzute. Toate proiectele au rămas însă pe hîrtie.

● Primele campionate naționale ale României au fost organizate în zilele de 30 și 31 august 1924 în noul bazin de 50 m amenajat la Tg. Mureș. Printre învingători: clujeanul Pustafi cu 33,0 la 50 m liber și 1:16,0 la 100 m liber, orădeanul Felicides 3:16,0 la 200 m liber și orădeanul Berges cu 6:50,0 la 400 m liber. În singura probă feminină (50 m liber) a învins Marica Sniaric din Cluj. Gazeta Sporturilor, proaspăt înființată, are o rubrică permanentă, cu știri din toată lumea, cu fotografii ale înotătorilor din țară și de peste hotare și articole de sinteză, care vor face o frumoasă propagandă acestui sport

● La a treia ediție (1925) a cursei maraton Brăila — Galați (21,700 km) organizatorii au primit 68 de înscrieri. Avocatul Băncilă repetă performanța din anul precedent, cîștigînd în 3 ore 24:10,0, cu 26 de minute avans față de al doilea clasat.

(a. v.)

4. TEMĂ PENTRU STUDENȚII-ARHITECȚI

O rice serie de articole despre înot, fără excepția Australiei, ar părea neserioasă. Ne vom supune deci regulei, menționînd astăzi partea mai bizară a istoriei, așa cum ne-a parvenit prin relatarea unui scandinav (Bengt Danielsson), unul din soții celebrului Thor Heyerdahl în aventura plutei Kon-Tiki.

Cică puritanii imigranți anglo-saxoni, cînd s-au instalat în Australia, la începutul sec. XIX, au adus cu ei doar spiritul conservator, nu și solidele tradiții sportive britanice. Așa că, deși continentul era mărginit de plaje însorite, ei s-au ținut departe. Mai mult, în 1900 legea interzicea baia din zori și pînă la apus pentru că costumele vremii, udate, se mulau pe corp, scoțînd formele în evidență. Doar curajoșii, riscînd sănătatea și cuceriră pe plaje, lupta continuă în bazine. Un continent împrejmuit de apele oceanelor, a preferat — oricît de ciudat ar părea — să-și educe copiii în swimming-pool-uri.

Dincolo de anecdotica australiană, rămîne morala valabilă pe plan național. Sănătatea unui popor se obține cu măsuri preventive „pe scara unanimității. În arsenalul acestor prevederi sînt tot mai des amintite în ultima vreme sporturile utilitare, cu precădere cele tehnice, mai complexe, a căror însușire implică o anumită vîrstă a adolescenței.

Dintre exercițiile fizice care practic nu au limită de vîrstă (după ultimele cercetări științifice), înotul se impune pe prim plan. Învățarea lui este o necesitate imperioasă. Iată de ce considerăm utilă introducerea înotului în programa școlară, ca disciplină obligatorie, în așa fel încît să avem în perspectivă tabloul unor generații întregi de tineri capabili să biruie apa.

Scepticii vor opune de îndată ca argument penuria de bazine. Construcția acestora trebuie firește intensificată. Dar înaintea incintelor costisitoare de beton există posibilități mult mai largi pentru soluții simple. Progresul uluitor al tehnicii a îngăduit, în vremea din urmă, să aflăm de introducerea unor piscine liliputane demontabile din material plastic. Puterea industriei noastre chimice ar trebui să ne facă apți a pregăti asemenea piscine. Pe de altă parte, ca o soluție de bun simț, s-ar putea încropi, pe malurile apelor curgătoare, îngrădituri simple și ieftine, care să permită învățarea înotului. Sîntem siguri că fostului rugbyst Ascanio Damian îi va surîde ideea de a oferi unei grupe de studenți-arhitecți, ca temă de proiectare, o asemenea amenajare. Noi sîntem gata să publicăm și să premiem cea mai bună lucrare!

Victor BANCIULESCU

SPORTUL Magazin

Cozerii

reputația, se scăldau noaptea. Pînă a venit ziua aceea istorică din 1902, de care lumea natației își va aminti totdeauna cu recunoștință. Cineva anunță într-un ziar intenția de a desfide legea în plină zi pe plaja Manly. S-au adunat mii de spectatori, slobozind urale frenetice. Poliția l-a arestat însă pe curajos la ieșirea din apă. În acest fel, Willie Cocher devine erou național și el reînnoiește încercarea, în ciuda amenințărilor poliției, de data aceasta îmbrăcat cu jachetă, cămașă scrobită, pantaloni reiați, pentru a nu fi acuzat de indecență vestimentară. Willie Cocher declanșează un val de entuziasm. Sute de oameni îi urmează exemplul. Poliția amenință cu arestarea. Dar pionierii înotului, în vestoane, crinoline și bonete, organizează cortegii de protest chiar pe plajă. Intervin oamenii politici și poliția începe să închidă ochii. Peste cîțiva ani, interdicția este anulată. Marea bătălie a înotului australian este cîștigată.

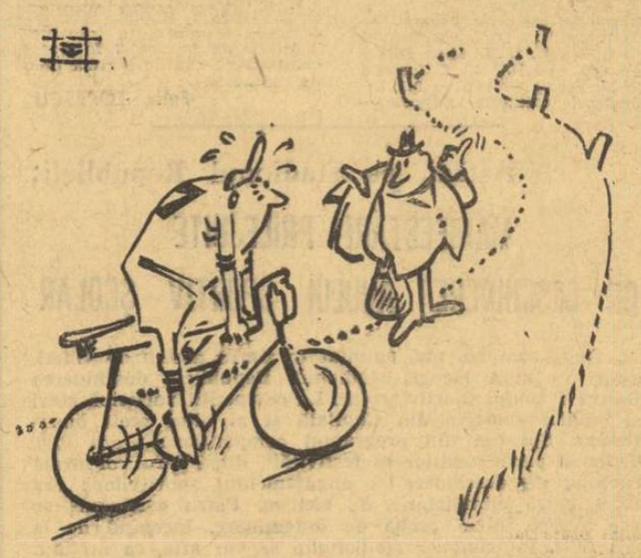
Urmările se cunosc din evidența campionilor olimpici și a recordurilor lumii, dar mai ales se înregistrează în respectul unanim față de răspîndirea înotului în îndepărtatul continent. Pentru că în Australia, deși victoria a fost

CINEMATOGRAFUL TIMPURI NOI

13 — 19 X 1969

Program de filme sportive

— MINI-BASCHET
— CULTURISM
— COROANA PRINȚESEI
— LUPTA LA SEMICERC
— ESTE NECESARĂ MIȘCAREA LA COPII?
— CEI 7 SUPRAMAGNIFICI
— FEMEIA ȘI SPORTUL
— GAUDEAMUS



Fără cuvinte

Desen de V. TIMOC